Dla członków Ligi Obrony Powietrznej Państwa bezpłatnie

# WIADOMOŚCI L. O. P. P.

KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO W POZNANIU

| Rok II | Poznań, sierpień 1926 | Nr. 13 |
|---|---|---|



## Nasze zamierzenia.

Pojęcie to bardzo rozległe!

Nasze zamierzenia na rok bieżący? Czyż mogą istnieć ramy, zdolne pomieścić wszystkie nasze projekty i usiłowania? Niestety, takie ramy istnieją, określają je dwa słowa: stan finansowy.

Oddając się pracy dla Ligi Obrony Powietrznej Państwa z całym zapałem, z niezachwianą wiarą w cel i skuteczność poczynań, zdołalibyśmy stworzyć na terenie Województwa szereg dzieł lotniczych pierwszorzędnej wagi, gdyby nas nie krępowały..... finanse.

Ale trzeba się liczyć z pozycją dochodów. Dlatego plany nasze są szczuplejsze, niż byśmy je widzieć pragnęli. Czy zakrojone są na małą czy też wielką skalę, niech to osądzi Czytelnik.

Ligę na terenie naszego Województwa chcemy całkowicie zreorganizować i wszelkie jej niedomagania uzdrowić. Uporządkować pragniemy aparat administracyjny, chcemy tchnąć ducha nowego, ducha zapału w rzesze naszych Czytelników i Członków. Pragniemy instytucję naszą umocnić u podstaw, uczynić jej fundament niewzruszalnym.

W tym celu liczni nasi delegaci-prelegenci objeżdżać będą wszystkie powiaty kolejno, od Koła do Koła, od Komitetu Powiatowego do Komitetu; odczyt po odczycie, wiec po wiecu, słowa zachęty i sprawozdania z naszych prac na każdym kroku — oto nasz pierwszy zasadniczy cel, który z wydatnym rezultatem osiągnąć musimy — i osiągniemy! Praca musi wrzeć — nie stać naszą Ojczyznę na gnuśną martwotę, zbyt słabi na to jesteśmy, aby zasypiać! Za granicami naszego kraju, we dnie i w nocy, wróg kuje broń, tysiączne samoloty najdoskonalszych typów drzemią w jego hangarach!

Zakasaliśmy rękawy do pracy — i pracujemy w pocie czoła. Ale Tobie, Czytelniku, w pierwszym rzędzie Tobie, nie wolno zapominać o swym obowiązku. Twoja składka miesięczna, wpłacana regularnie, to opoka, na której budujemy potęgę lotnictwa! Gdy Twą składkę wycofasz, gdy to uczyni Twój przyjaciel i krewny — runie praca lat całych! Pamiętaj o tej drobnej składce: to nie „pudełko szczęścia" — to zabezpieczenie Twego życia i mienia, Twego pokoju!

Powtarzaj na każdym kroku wszystkim napotkanym, by przyszli na odczyt o lotnictwie, by wstąpili w szeregi L. O. P. P.!

Otrzymacie wszyscy artystycznie wykonane legitymacje członkowskie — są już w drodze do Was! Otrzymacie za pracę dla L. O. P. P. odznaki Ligi, które z dumą nosić należy na piersi!

**Każdy członek L. O. P. P. powinien prenumerować organ urzędowy „LOT POLSKI"!**

Przybędą do Was samoloty, odbywać się będą loty pasażerskie! Lecz pragniemy pozatem stworzyć lotną wystawę lotniczą. Nie w wagonach kolejowych, nie! Będzie to 6 samolotów różnych typów, które przybywać będą do Was wszystkie razem. Będziecie mieli przed oczami żywy przegląd lotnictwa!

By uruchomić loty, musimy mieć lotniska. Jeszcze w tym roku damy Wielkopolsce szereg nowych przyziemi!

Będziemy popierać Cywilne Szkoły Pilotów!

Będziemy popierać Szkoły Mechaników Lotniczych!

Będziemy szli na rękę każdemu, kto pracuje dla dobra polskiego lotnictwa!

Uczynimy wszystko, co będzie w naszym stanie, skoro Wy, Czytelnicy, uczynicie wszysto to, na co Was stać!

Tylko od Was samych zależy przyszłość Polski — i polskiego lotnictwa!

Nikomu zwątpić nie wolno!

Pracujemy.

---

# Dlaczego są nam potrzebne przyziemia (lotniska)?

Zapewne niejeden z naszych młodych czytelników zadawał sobie niejednokrotnie pytanie: dlaczego są nam potrzebne tereny do lądowania, rozlokowane bardzo blisko jeden od drugiego?

Przecie ostatni lot rekordowy w prostej linji bez lądowania wynosi 4000 klm. t. j. mniejwięcej przestrzeń od Paryża do Moskwy bez lądowania!

Jednak nie można tego uogólniać. Są to loty rekordowe, które świadczą o wielkiej potędze techniki, o doskonałym materjale, z którego jest wykonany płatowiec, o ogromnym wysiłku fizycznym, na który zdobyć się winien dobry pilot.

Lotnictwo, szczególnie komunikacyjne, przechodzi obecnie z okresu sportowego i wojskowego — do użytku szerokich sfer społeczeństwa, jako środek komunikacyjny i jako środek transportowy.

W związku z tem, obowiązkiem firmy eksploatującej te przedsiębiorstwa jest danie swym klientom maximum gwarancji.

Gwarancją tą jest szeroko rozgałęziona sieć terenów do lądowania, położonych jeden blisko drugiego wzdłuż powietrznej osi danej linji komunikacyjnej.

Warunkiem dogodnej komunikacji samochodowej jest bardzo kosztowna sieć dróg szosowych. Samolot pod tym względem ma wspólne cechy z samochodem. Dla komunikacji powietrznej również niezbędną jest szeroko rozwinięta sieć komunikacyjna naziemna t. j. sieć terenów do lądowania, oznaczonych na specjalnych mapach lotniczych, jak również i na samym terenie (przez usypanie na środku terenu koła z białego wapna we środku z nazwą danej miejscowości).

Linja naziemna komunikacyjna jest natomiast o wiele tańszą od linji samochodowych. — Samochód wymaga dobrze szosowanej ciągłej drogi, natomiast samolot wymaga tylko zwykłych równych terenów (byle nie zbyt miękkich), zasianych zwykłą trawą lub koniczyną, — przyczem tereny te są rozrzucone w znacznej stosunkowo odległości jeden od drugiego (30—70 klm.).

Powietrzna linja komunikacyjna, dysponująca wzdłuż swej linji lotu szeregiem uprzednio przygotowanych terenów do lądowania, daje maximum gwarancji pasażerom, jak również nie naraża firmę na znaczne straty z racji uszkodzenia płatowca podczas przymusowego lądowania, — bowiem nie należy zapominać, że pomimo bardzo starannej obsługi i doskonałego materjału, silniki płatowcowe częstokroć zawodzą i pilot jest zmuszony lądować dla dokonania szybkiego przeglądu motoru.

Również warunki atmosferyczne często zmuszają pilota do chwilowego przerwania lotu. Burza, niespodziewanie nadeszła, mgła, śnieżyca itd. — są to objawy atmosferyczne, podczas których zaleca się ostrożnemu pilotowi przeczekać na ziemi.

W warunkach szeroko rozgałęzionej sieci terenów do lądowania prawie nieznane są wypadki z płatowcami.

Najmniejsza obawa co do dobrego funkcjonowania motoru, zmian atmosferycznych i t. d. pozwala pilotowi do natychmiastowego lądowania na znanych terenach, odpowiednio ku temu przystosowanych.

Dopiero te kardynalne warunki stworzą zupełnie pewną komunikację powietrzną, społeczeństwo nabierze do niej zaufania i lotnictwo szeroko rozgałęzi się jako doskonały, szybki i wygodny środek komunikacyjny.

Mocarstwa zachodnio-europejskie swój rozwój cywilnej komunikacji lotniczej zawdzięczają wyłącznie szeroko rozgałęzionej sieci terenów do lądowania. — W Anglji jak również i we Francji tereny do lądowania znajdują się niemal w 30 kilometrach odległości jeden od drugiego. Nie inaczej jest w Niemczech. — Na linji powietrznej Berlin—Hamburg, wzdłuż toru kolejowego i szosy znajduje się tylko 9 terenów do lądowania, t. j. ca. 30 klm. lotnisko od lotniska! Nawet na Madagaskarze rząd kolonjalny wprowadza przyziemia co 40 klm.

Toteż lotnictwo komunikacyjne nie zna wypadków uszkodzenia płatowca, zabłądzenia lub co gorsze wypadków, kończących się śmiercią pasażerów. Te zaś okoliczności powodują wzrost zaufania do komunikacji powietrznej, wzrost frekwencji, co tem samem umożliwia obniżenie kosztów na przeloty.

Pod tym względem u nas w Polsce nic się jeszcze prawie nie zrobiło. Państwo nie rozbudowało swej sieci terenów do lądowania z braku funduszów. — Nasze linje komunikacyjne również w tym względzie nic jeszcze nie poczyniły.

Pierwsze hasło dało same społeczeństwo, członkowie Ligi Obrony Powietrznej Państwa, których staraniem w roku bieżącym wybudowane zostało wspaniałe lotnisko w Łodzi, oraz dobiega końca budowa takiegoż lotniska w Katowicach.

Przy tej sposobności chcielibyśmy wyjaśnić naszym czytelnikom, jakie są w zasadzie rodzaje lotnisk, czyli terenów do lądowania.

A więc przedewszystkiem t. zw. bazy.

Są to duże lotniska, technicznie urządzone, z wszystkiemi przysposobieniami do nowych lotów, z warsztatami reperacyjnemi, składami materjałów pędnych itd.

W Polsce posiadamy stosunkowo dużą ilość takich lotnisk. Są to miejsca postoju naszych pułków lotniczych i większych szkół. — Nie są to może jeszcze lotniska, posiadające wszystkie niezbędne urządzenia, lecz w tym względzie jesteśmy na dobrej drodze.

Inną kategorję stanowią t. zw. lotniska pomocnicze. W zasadzie są to bazy, w mniejszym zakresie. Muszą one posiadać dobrze zrównane pole, hangary dla płatowców, nieco obsługi i składy materjałów pędnych. — Lotniska pomocnicze winny być rozlokowane w odległości 150—200 klm. jedno obok drugiego. Przelatującemu płatowcowi dają one możność uskutecznienia szybkiej i prostej naprawy, uzupełnienia materjałów pędnych, jak również i zabezpieczenia płatowca i pilota od warunków atmosferycznych (pomieszczenia). — Lotnisk tego typu, pomimo, że są one konieczne u nas w Polsce w dużej ilości, dotychczas mamy bardzo mało.

Nowo pobudowane lotniska w Łodzi, jak również i w Katowicach, należą właśnie do typu lotnisk pomocniczych. Dobrze, że społeczeństwo tak szybko zrozumiało potrzeby lotnictwa i samo przystąpiło do usunięcia braków, których Państwo nasze niestety samo nie może usunąć z braku odpowiednich funduszów.

Trzecią kategorją lotnisk — nazywamy tereny do lądowania czyli zwykłe pola wyrównane, oznaczone na mapie i na terenie (wapnem), zasiane trawą lub koniczyną, położone obok linji kolejowych, względnie dróg szosowych, w pobliżu większych miast i miasteczek.

Właśnie tych oto terenów do lądowania — musimy mieć w Polsce jak najwięcej. One właśnie, będąc rozlokowane jedno obok drugiego, zwiększają gwarancje komunikacji powietrznej.

Wyobraźmy sobie rzeczywistość: płatowiec komunikacyjny osobowy leci z Poznania do Berlina. Po upływie 15 minut, kiedy już przeleciał 45 klm., widzi przed sobą nadciągającą burzę. Miast ryzykować przelot przez burzę, co jest niebezpieczne i nieprzyjemne tak dla pasażerów jak i pilota — pilot wie, że naprzykład w Nowym Tomyślu znajduje się teren do lądowania. Ląduje więc, przetrwa burzę na ziemi, a po przejściu burzy spokojnie kontynuuje nadal swój lot.

W warunkach przeciwnych sytuacja pasażerów przedstawia się o wiele gorzej. Pilot może się starać przebrnąć przez burzę, co może mu się udać, po dużych wysiłkach, w gorszym wypadku pilot może być zmuszony do lądowania. Nie mając odpowiedniego terenu do lądowania, niebezpieczeństwo lądowania znacznie wzrasta. Toteż przy takich lądowaniach przymusowych uszkodzenie płatowca staje się rzeczą prawie nieuniknioną, częstokroć nawet kończy się pewnemi obrażeniami ciała i pasażerów.

Zachodzi teraz praktyczne pytanie: jak wielkie musi być to pole? Jest to czworobok mniej więcej 300—400 mtr. × 300—400 mtr. (może być nawet nieco mniejszy). Najważniejszy jest warunek, by dostępy do tego pola były otwarte — t. j. by nie były one otoczone wysokiemi drzewami, gmachami, rowami i. t. d.

Tego rodzaju lotnisk w Polsce nie mamy prawie wcale. Potrzebujemy ich natomiast bardzo a bardzo dużo. Musielibyśmy pokryć nasz kraj szachownicą takich terenów do lądowania, a wtedy zwiększylibyśmy bezpieczeństwo na naszych linjach komunikacyjnych dając pasażerom maximum gwarancji.

Biorąc zaś pod uwagę, że koszta urządzenia takiego terenu są minimalne, jesteśmy pewni, że spo-

łeczeństwo przyjdzie nam na rękę. Bo o cóż się właściwie rozchodzi? Odpowiednich terenów w Polsce mamy aż zbyt dużo. Są to równe pola, przez stopniu pokryją koszta dzierżawy, wzgl. zamortyzują po pewnym czasie koszta kupna.

Tyle co do komunikacji cywilnej. Jeśli teraz

## Mapa niemieckich terenów do lądowania na naszem pograniczu.




Miejscowości, wymienione na powyższej mapie, posiadają tereny lotnicze.
Grube linje oznaczają powietrzne linje komunikacyjne.

które codziennie przechodzimy. Musielibyśmy tylko pola te wydzierżawić wzgl. wykupić na własność, zrównać je, aby nie miały rowów i bruzd, przeszkadzających lądowaniu i zasiać trawą lub koniczyną. Koszta zebranej trawy lub koniczyny w znacznym spojrzymy na tę sprawę pod kątem widzenia Obrony Narodowej, której to sprawie winniśmy z samozaparciem się oddać — zagadnienie urządzenia terenów do lądowania nabiera niezmiernie ważnego znaczenia.

Wiemy, aż zbyt dobrze, jak szybko postępował rozwój lotnictwa w wojnie światowej. Wiemy aż zbyt dobrze, że przyszła wojna będzie całkowicie pod znakiem użycia lotnictwa, a za pomocą tegoż i gazów.

Lotnictwo będzie pełnić różnorakie funkcje: wywiadowcze, współdziałające w walce z piechotą, artylerją i kawalerją, niszczycielskie, myśliwskie itd. Lotnicy będą wszędzie, literalnie wszędzie, potrzebni.

W okopach pierwszej linji pomogą piechurowi, bo wskażą mu strzelające doń nieprzyjacielskie karabiny maszynowe, nieco dalej za okopami — pomogą artylerzyście wynaleść cele i wstrzelać się do nich, — kawalerzyście wskażą drogę, gdzie nieprzyjaciel jest najsłabszy i gdzie go można od tyłu obejść. Pomogą lotnicy nie tylko na froncie i nietylko wojsku. Ochronią one miasta i miasteczka od bombardowania — stale patrolując w powietrzu i nie dopuszczając nieprzyjacielskich płatowców do bombardowania cywilnej ludności. Pomogą również cywilnej ludności tem, że, zbliżywszy się blisko do frontu, sami lotnicy zniszczą urządzenie lotnicze wroga i jego płatowce, obrzucając lotnisko nieprzyjacielskie bombami. Ta okoliczność zmusi nieprzyjaciela do wycofania swego lotnictwa głębiej na tyły, — t. zn. zaprzestania bombardowania naszego kraju.

Wszystko to możliwem jest tylko wtedy, gdy lotnictwo będzie rozporządzało swemi własnemi „drogami" lotniczemi, t. j. terenami do lądowania. Zapóźno jest o tem myśleć w wypadku wojny. Musimy się do tego już zawczasu przygotować.

Zobaczmy jak są przygotowani i jak się przygotowują Niemcy. Obok załączamy mapę lotnisk niemieckich na naszym pograniczu. Przyjrzyjmy się jej uważnie.

Cóż rzuca się nam w oczy? Wzdłuż pogranicza naszego Niemcy posiadają nie mniej, nie więcej tylko 30 lotnisk nam znanych. Natomiast ilość lotnisk nieznanych — jest o wiele większa.

W jakim to celu są te lotniska? Czyżby dla „zapewnienia" komunikacji powietrznej cywilnej, która nota bene w tych stronach nie przechodzi (za wyjątkiem Berlin—Gdańsk—Królewiec) — czy też w jakich innych?

Proste spojrzenie na załączoną mapę, nawet ze strony niefachowca mówi nam, że są to tereny do lądowania na wypadek przyszłej wojny, do której Niemcy systematycznie się przygotowują już zawczasu.

Czyżbyśmy mieli w tym czasie zasypywać gruszki w popiele? Czekać, aż konieczność nas zmusi do szybkiej pracy? Byle tylko nie zapóźno!

Jednakże wierzymy w zrozumienie u społeczeństwa. Odruch ten, jesteśmy przekonani, nastąpi niebawem — i to będzie wspaniały odruch.

Już w poprzednim numerze naszych „Wiadomości" lansowaliśmy wieść, że przystępujemy do organizacji terenów do lądowania.

Tak, to prawda i sądzimy, że społeczeństwo przyklaśnie temu projektowi, urzeczywistnienie którego podnosi gotowość naszej Obrony Narodowej.

Te tereny są nam potrzebne tak dla komunikacji cywilnej, jak i dla wojska. Są one też potrzebne Wam, mili czytelnicy, bowiem temi naszemi lotniczemi „drogami" będziemy do Was „często przyjeżdżać", na tych drogach będziecie mogli [illegible] „pojeździć na płatowcach, przez Was ufundowanych, a których Poznańska Liga posiada już aż trzy!

Wkrótce przybędą do Was nasi fachowcy w celu obrania terenu. Nie łudźcie się, że rozpoczniemy odrazu we wszystkich powiatach organizację terenów. Ułożyliśmy już program i kolejności tego musimy się trzymać.

Na tych, przez Was ufundowanych, lotniskach będziemy urządzać „ruchome wystawy płatowców" — jak również będziemy urządzać loty okrężne Wielkopolski.

Do Was się zwracamy, Czytelnicy, z apelem do ofiarności! Niech każdy powiat ufunduje koło swego miasta teren do lądowania!

A więc do dzieła!

---

Ot.

# Bomby lotnicze.

Samolot w czasie wojny światowej, użyty jako broń, siał panikę i przerażenie w szeregach najodważniejszych śmiałków. Przyzwyczaili się ludzie do niszczenia miast przez artylerię, wytrzymywali piekło huraganowego ognia, spokojnie trwali na stanowiskach wśród śmiertelnych fal gazowego ataku, jedynie bombardowanie lotnicze ścinało krew w żyłach dreszczem niepokoju i łamało równowagę ducha. Nawet w nocy łoskot śmig rodził piekło na ziemi, aczkolwiek samolot z powodu ciemności nie

mógł dokładnie obserwować i rzucał bomby na mniej — więcej. Dlaczego tak olbrzymi efekt demoralizacyjny osiąga bomba lotnicza?

Składa się na to czynnik psychiczny i olbrzymia siła niszcząca bomby. Pierwotnie, kiedy używano pocisków artyleryjskich, jako bomby, lekceważono napad lotniczy. Wkrótce jednak gwizd spadającej bomby, potęgujący się z każdą cząstką sekundy padania, począł wywierać olbrzymie przygnębienie ducha. Pocisku karabinowego lub artyleryjskiego nie słyszymy. Jeżeli gwizdnie złowieszczo nad nami, to znaczy, że już przeleciał. Huk wystrzału rozlega się daleko i jest tylko jakby akompanjamentem do wybuchu granatu. Padanie bomby lotniczej słyszymy cały czas i najsilniejsze nerwy nie wytrzymują tego sygnału lecącej śmierci, każdemu poczyna się zdawać, że lotnik specjalnie w niego celuje, że bomba lotnicza, wyjąc, szuka właśnie nas. Wystarczyło parę bombardowań miast, aby spędzić gapiów z ulic Paryża i Londynu, jeden sygnał ostrzegawczy i wielomiljonowe miasta formalnie zamierały, ludzie jak nieprzytomni tłoczyli się i łamali sobie żebra w tunelach kolejek podziemnych, maratońskie biegi wyprawiali z pięter do piwnic: nikt nie pozostawał na ulicy.

Technika szła w kierunku budowy bomb o coraz więszej pojemności. Jak straszne zaklęcia, jak wyrok nieubłaganego przeznaczenia, podawano sobie w tajemnicy rosnące wymiary bomb: wpierw 50 kg., potem 100 kgl., 300, 500 klg! Wreszcie 1000 klg.! Tonna? Nie — to niemożliwe! Ludzkość nie chciała wierzyć w istnienie podobnych potworów. Wreszcie po wojnie ujrzano je w wojennych składnicach niemieckich, torpedy, powietrzne kolosy, dwa razy wyższe od człowieka.

Działanie bomby lotniczej jest straszne: od eksplozji 100 kg. bomby wylatują szyby w oknach w promieniu kilkunastu klm., eksplozję słychać w promieniu 40 km.. a w miejscu wybuchu powstaje lej w ziemi, w którym można swobodnie ustawić 4 wagony kolejowe! Wybuch bomby, ważącej 300 kg., wymiatał kilkupiętrową kamienicę, jak kominiarz komin, z wielkiego domu powstawały tylko cztery ściany i wewnątrz śmieci kupka. Nawet bomby mniejsze, jak 12½ kg., zdolne są rozwalić młyn wodny, wśród kłębów dymu ściany rozpadają się, jak domek z kart.

Po pierwsze, bomba lotnicza, padając z dużej wysokości, conajmniej 2000 m a czasem i 4000 m, nabiera ogromnego rozpędu, przebija dach, piętra, zarywa się nieraz do głębokości fundamentów w piwnicy i to potęguje olbrzymi jej skutek. Bo w im bardziej ściśniętej przestrzeni następuje eksplozja tem silniejszą jest moc krusząca gazów, powstających wskutek spalenia się materjału wybuchowego.

Powtóre bomba lotnicza o wadze 500 kg. działa, jak pocisk artylerji 2 tonnowy, który jak wiadomo jest nie do pomyślenia. W każdym pocisku dużym tylko 25 proc. jego wagi pracuje niszcząco, 75 proc. zużywa się jako energja ruchu w postaci siły, wyrzucającej z działa i przenoszącej do celu. Bombę lotniczą przynosi samolot, wyrzuca ją, zwalniając podwieszenie, a zatem cała waga zostaje zużyte jako siła użyteczna zniszczenia. Dlatego bomby działają czterokrotnie silniej od pocisku artylerji i przerastają te ostatnie wymiarami. W Ameryce zbudowano już torpedy powietrzne o wadze 3 ton, a konstrukcyjnie rozwiązano bombę dziesięciotonnową! Groza przyszłej wojny stanie nam żywo przed oczyma, jeżeli uświadomimy sobie, że w czasie wojny światowej nie stosowano bomb gazowych. Obecnie wystarczy zbudować skorupkę bomby z ciemnej blachy, wypełnić ją cieczą gazową i jedna bomba zniszczy na przestrzeni 15 km.² całe życie zwierzęce i roślinne, zatruwając teren na przeciąg kilkunastu dni. Najstraszniejsze gazy w czasie wojny nie zdążyły przyjechać na front, obecnie istnieją już ciecze, których jedna kropla zabija człowieka. Bakterjolodzy bolszewiccy pracują nad skonstruowaniem bomby, która zawierałaby w sobie zarazki chorób i mogłaby zatruć powietrze naszych miast i wsi.

Wreszcie ostatni czynnik straszliwego działania bomby: można nią dosięgnąć wszędzie, niszczyć nie tylko armję, ale i ludność cywilną. Współczesne samoloty mogą utrzymywać się w powietrzu 40 godzin bez lądowania i przelatywać przestrzeń po 5.000 klm. Cóż tedy stanie się z nami, jeżeli na wypadek wojny zastanie nas wróg nieprzygotowanych?

Bezkarnie zniszczy nasze miasta i wsie w parę godzin po wypowiedzeniu wojny, uniemożliwi mobilizację.

Skuteczną walkę z nieprzyjacielskiem lotnictwem może podjąć tylko lotnictwo własne. Środki przeciwlotniczej obrony z ziemi są straszeniem wróbli z pszenicy, strzelaniem z dziecinnego pistoletu, o ile pod błękitami nie zawiśnie straż potężnej narodowej floty powietrznej.

M. Romeyko.

# Lotnictwo i chemja.

Pewien znany działacz społeczny w rozmowie ze mną nadmienił mi, że nie uważa za korzystne zbytnie „panikowanie“ społeczeństwa wciąż nowemi i nowemi niebezpieczeństwami przyszłej wojny, opartemi na wprowadzeniu wyrafinowanych środków walki.

Jest w tem bezwzględna racja. Lecz należy przeprowadzić granice i umieć odróżnić, gdzie się zaczyna „panikowanie“, a gdzie się kończą zupełnie słuszne, naukowe, logiczne przewidywania. I właśnie w granicach tych przewidywań koniecznem jest informowanie społeczeństwa w bardzo szerokim i szczegółowym zakresie.

Moment obecny jest szczególnie odpowiedni do tego. Traktat w Locarno, konferencje rozbrojeniowe itd. podziałały tak „orzeźwiająco“ na społeczeństwo, że gotowe jest zgodzić się na wszelkie nowalijki w ustroju i organizacji wojskowej, byleby zmniejszyć wydatki na wojsko.

Dlatego też będziemy mówili tylko prawdę. Jest to obecnie naszym obowiązkiem. Odkryjmy naszemu narodowi oczy, wyjaśnijmy mu, co go czeka w wypadku przyszłej wojny.

Bezwzględnie największe niebezpieczeństwo w wypadku przyszłej wojny grozi narodowi ze strony dwóch potężnych broni: lotnictwa i gazów, a szczególnie gazów, o ile użycie ich będzie skoordynowane z użyciem lotnictwa. Bez lotnictwa gazy są straszne tylko dla oddziałów, biorących udział w walce. — Nie będą one natomiast bezpośrednio zagrażały społeczeństwu na tyłach wojsk walczących. Dopiero połączenie tych dwóch środków stwarza niezmiernie niebezpieczny środek niszczący, sięgający naszych rodzin — naszego dobytku.

Rozpoczynając wojnę światową, koalicja lojalnie wykonywała traktat w Hadze i nie myślała o wprowadzeniu do walki gazów. Niemcy jednak przygotowywali się do wojny i to konsekwentnie do wojny chemicznej. Niemiecki koncern chemiczny, konkurujący z całym światem, był w pierwszym rzędzie właśnie po to stworzony.

Zaczepka chemiczna Niemców wywołała odwet w nieoczekiwanie szybkim czasie, jak również zmusiła koaljantów do zastosowania środków przeciwdziałających. Widząc to Niemcy, rozpoczęli badania nad wyszukaniem wciąż nowych i nowych środków najbardziej wyrafinowanych i skomplikowanych, by mimo to panować nad koalicją.

Lecz silną była obawa odwetu. Generał Hoffmann w swych pamiętnikach wspomina, że gdy radca tajny Haber zaproponował w roku 1917 Głównej Kwaterze niemieckiej wprowadzenie nowego musztardowego gazu, zwanego później „iperitem“ — Ludendorf zapytał go na wstępie: — kiedy będzie można oczekiwać odwetu tego środka ze strony koaljantów? Dopiero na zapewnienie Habera, że nie wcześniej niż za 12 miesięcy — Ludendorf zgodził się na wprowadzenie do walki tego wyrafinowanego środka.

Zauważmy i podkreślmy jeden moment: państwa, którym nawet przypada inicjatywa użycia gazów, boją się następstw, by nie okazały się one dla nich zbyt groźne.

Od tego czasu upłynęło sporo wody.... przeszły czasy iperitu, lewizytu, fosgenu i innych gazów. Nastały czasy nowych, nieznanych nam szczegółowo, wprost piorunujących gazów. O użyciu tych gazów wspomina się nie inaczej jak za pomocą lotnictwa. Olbrzymie, napełnione śmiercią bomby, potworne pulweryzatory, hen, hen daleko od frontu będą zbierać żniwo śmierci wśród naszych rodzin, wśród naszego dobytku.

Rąbki tajemnicy powojennej odkrywają się jednakże od czasu do czasu. Czy to w pismach, czy też w badaniach specjalistów, czy też w oficjalny sposób są te sprawy podejmowane przez wybitnych przedstawicieli nauki w Lidze Narodów.

Wszyscy są zgodni w swych przewidywaniach. Przyszła wojna będzie wojną lotniczo-chemiczną. Przyszła wojna w tych formach, w jakich należy przewidywać, opierając się na realnych, niezaprzeczalnych podstawach, będzie zagładą nie tylko kultury i wolności, lecz całych nacyj. Głosy wszystkich są skierowane ku niedopuszczeniu do ewtl. możliwości przyszłej wojny. Lecz jednocześnie prowadzą się okryte nimbem nieprzejrzanej tajemnicy wciąż nowe i nowe próby nad wyszukaniem najbardziej wyrafinowanych, najbardziej skutecznych środków zniszczenia.

Te niebezpieczeństwa grożą w pierwszym rzędzie tym państwom, które nie pojmując doniosłości tychże, nie przygotowują się do odporu. Czasowa komisja mieszana dla spraw ograniczenia zbrojeń przedstawiła Lidze Narodów sprawozdanie, zestawione przez wybitnych chemików, bakterjologów i psychologów całego świata. W tem sprawozdaniu chodziło o wskazanie opinji publicznej całego świata, jakie środki zniszczenia będą oddane na usługi przyszłej wojny.

Powyższy raport zakończa się następującym ustępem:

„.... z punktu widzenia technicznego nie wydaje się być niemożliwem, by duże miasta nie mogły być atakowane z powietrza za pomocą gazów trujących. Przeciwnie, doświadczenia wykazują nam, że w przyszłej wojnie armja powietrzna znacznie się rozszerzy w porównaniu z wielką wojną tak co do ilości płatowców, jako też co do ich nośności.

Nie wspominając o karygodności podobnej akcji, nie napotka się przeszkód natury technicznej, by bomby o dużych wymiarach, napełnione trującymi gazami, były rzucane na centra publiczne i ekonomiczne w kraju nieprzyjacielskim. Użyty gaz nie miałby koniecznie właściwości krótkiego działania, gdyż cel polegałby głównie na zatamowaniu lub zniszczeniu centrum życiowego, obranego jako cel ataku.

Naprzykład gaz musztardowy, zrzucony w dużych ilościach na miasta, prawdopodobnie pozostanie przez dłuższy czas na ziemi i łatwo przeniknie do domów. Należy się spodziewać, że znajdą się środki, zabezpieczające ludność przed tem niebezpieczeństwem, lecz należy podkreślić, że będzie to bardzo trudne. Wydaje się być niewykonalnem zagadnienie dostarczenia masek dla całej ludności i należy jeszcze powątpiewać, czy metody ochrony zbiorowej będą skuteczne.

Nie mając tych środków i bez przedwstępnego wskazania miejsca ataku, cała zorganizowana opieka jest bezskuteczna. Oprócz tego ciężkie gazy trujące zatrzymują się przy ziemi, nawet na wsi podczas długiego okresu. W mieście zaś trudnem jest wskazać okres czasu, kiedy gazy te nie będą już przedstawiać niebezpieczeństwa dla ludności.

Natomiast można bezwzględnie odrazu określić, że podobne prowadzenie wojny będzie nieludzkie i że sumienie ogółu przeciwstawi się tym praktykom. Biorąc jednakże pod uwagę, że w przyszłej wojnie cała ludność w tym lub innym stopniu zostanie zaangażowana, należy się obawiać, że wojujący, szczególnie nie obarczony skrupułami, nie będzie robił różnicy przy użyciu gazów trujących tak przeciwko wojskom na froncie jak przeciwko centrom w głębi kraju, które zaopatrują te wojska w niezbędne środki walki

Reasumując poprzednie i konstatując z jednej strony zastosowanie i modyfikację w coraz to większym stopniu doświadczeń z wojny ubiegłej — obserwując zaś z drugiej strony, że prawdziwe niebezpieczeństwo — niebezpieczeństwo śmiertelne — dla narodów znajduje się w zbytniem zaufaniu do zobowiązań międzynarodowych, które to pozostawia narody bez opieki przeciwko nowoczesnej armji — komisji wydaje się być wskazanem, by społeczeństwo wiedziało, jakie straszne niebezpieczeństwo zawisło nad niem".

Tyle raport komisji rzeczoznawców przy Lidze Narodów.

Przysłuchajmy się teraz innym głosom wybitnych uczonych i fachowców. Oto co mówi profesor Angelo:

„Można przewidzieć w przyszłości akcję, że zrzucanie z płatowców bomb lub innych przedmiotów, napełnionych materjałem trującym, dosięgnie zarówno społeczeństwo cywilne, jak i walczących".

Do tego dorzuca profesor André Mayer:

„Wątpliwem jest, czy społeczeństwo zdaje sobie sprawę z potężności tej broni (gazy), i z niebezpieczeństwa, jakiem ona grozi".

Na kongresie w New-Yorku wybitny fachowiec sir Max Musbratt zaznaczył, że obecny przemysł chemiczny jest w możności kompletnego zniszczenia w bardzo szybkim tempie ogromnych przestrzeni kraju.

Na kongresie w Filadelfji Gen. Squier oznajmił, że nauka dysponuje środkami, które w ciągu 24 godzin mogą uśpić całą ludność kraju przy pomocy specjalnego gazu, wypuszczanego przez płatowce, których ruch będzie kierowany falami Hertza.

W innem zaś miejscu gen. armji amerykańskiej Fries (szef broni chemicznej podczas wojny światowej) — mówiąc o znaczeniu gazów, w szczególności lewizytu, oświadczył, że wyniki użycia tego będą o wiele groźniejsze, niż fosgenu i iperitu:

„Jedna bomba, napełniona 433 kg. lewizytu, uczyni niezamieszkałemi 10 kwartałów New-Yorku; — 100 ton uczynią niezamieszkałem całe miasto na przeciąg jednego tygodnia, dziesiątkując ludność, zarażając środki żywnościowe i lekarstwa, przeszkadzając grzebać umarłych i nie pozwalając pospieszyć z pomocą tym, którzy się uratują".

Są to głosy, których nie wolno nam lekceważyć. Zbyt wybitni znawcy oficjalnie je wygłaszają. Oni to właśnie odkrywają rąbek tajemnicy, lecz niestety nie tej, o jakąby nam bezpośrednio chodziło.

Praca nad doświadczeniami lotniczo-chemicznemi wre u naszych sąsiadów. Jak dalece są oni zaawansowani, dowiedzieć się nie możemy. Wiemy natomiast, że w Rosji zorganizowała się Liga Obrony Przeciwgazowej — t. zw. „Dobrochim". Zadaniem tego stowarzyszenia jest wynalezienie środków „obrony" przeciwgazowej! Zakrawa to na śmieszność. Nikt z sąsiadów Rosji nigdy nie myślał i nie myśli rozpocząć względem niej kroków wojennych. Zbyt dobrze jest nam w naszych ojczyznach, zbyt mocno cenimy pokój, zresztą nie widzimy żadnego celu ani interesu w przyszłej wojnie. Rosjanie to doskonale rozumieją. Dlatego też rosyjski „Dobrochim" winien się raczej nazywać nie „Ligą Obrony" — a „Ligą Ofenzywy Chemicznej".

Niemcy po wojnie cicho i skrupulatnie wyciągają doświadczenia z wojny ubiegłej i przygotowują odwet, w pierwszym rzędzie chemiczny. Zbyt sprawną jest organizacja, zbyt tajemnicze są studja, byśmy się łudzili cokolwiek o tem dowiedzieć. Czasami tylko przez niedyskrecję prasy własnej, nie zawsze pojmującej konieczność zapewnienia tajemnicy — szydło wyłazi z worka.

Takie szydło wylazło z gazety „Deutsches Tageblatt" w artykule, omawiającym próby rzucania trucizny z płatowca.

Miało to miejsce na pewnym odcinku lasu około Soran i Eberswald. Zorganizowanie części lotniczej było powierzone p. Gessnerowi z wydziału fotografji lotniczej Aerolloydu (Siol) — kierownictwo akcją chemiczną oddane było w ręce majora Bulbricha z Zakładów Stolzenberga w Hamburgu. Płatowiec typu Fokkera również należał do Aerolloydu! Pilot był ulokowany tuż za motorem, gdzie mógł się zmieścić jeszcze jeden pasażer. Pulweryzator znajdował się w kabinie, przeznaczonej zwykle dla pasażerów.

Zorganizowanie tej imprezy na ziemi nastręczało pewne trudności. Było bowiem koniecznem, by po każdej takiej próbie płatowiec powracał na swe stare miejsce, a obawiano się, by podczas powrotu pilot nie natrafił na rejon już uprzednio zatruty.

Policja bacznie pilnowała dróg, wiodących ku temu terenowi. Granice odcinka były ściśle wytyczone na mapie pilota, oprócz tego na rogach odcinka zapalono ognie. Podczas każdego lotu zrzucono 250 kg. trucizny. Ponowne naładowanie pulweryzatora trwało 10—20 minut.

A oto są wyciągi z oficjalnego raportu:

„Podobne winny być wykonywane wcześnie rano lub późno wieczorem przy cichej pogodzie. Oprócz tego rosa poranna pozwala na utrwalenie użytej trucizny. Pierwsze doświadczenie pozwoliło na obfite pokrycie 6 klm. kw. 4-ma tonnami produktów trujących".

Przedstawiając te „wysiłki naukowe" Niemców, dodaje od siebie Jacques Mortan (Très Sport Décembre 1925):

„Takie to są poczynania naszych starych wrogów! Czy nie powinny one pobudzić naszych rodzimych optymistów, pobożnie odpoczywających, nie zastanawiających się nad strasznem przebudzeniem, które ich oczekuje, jeżeli nie będą mieli wiary w nasze lotnictwo i jeżeli nie zmuszą naszego Rządu do wyposażenia armji w silne i znaczne lotnictwo".

# Jak Amundsen przeleciał nad biegunem.

Wiadomością o zdobyciu bieguna północnego przez pułk. Byrda a następnie przez Amundsena, dzieliliśmy się z Czytelnikami w poprzednim numerze naszego pisma. Obecnie dajemy kilka bliższych ciekawych szczegółów, odnoszących się do lotu sterowca „Norge", na którego pokładzie ekspedycja Roalda Amundsena, gen. Nobile i Ellswortha przeleciała nad biegunem.

Po locie, trwającym równo 71 godzin, wylądował „Norge" rankiem dnia 14. maja, krótko przed ósmą, we wsi eskimoskiej Teller.

Jedyną istotą rodzaju żeńskiego na pokładzie była suczka-terrierka Titana, którą Nobile zabrał ze sobą jako maskotę. Do chwili odlotu spała ona spokojnie pod hamakiem swego pana.

Lot był wspaniałą podróżą nad wysłonecznionym kryształowym światem w ekspresie napowietrz-

nym, pozostawiającym za sobą 80 klm. na godzinę. Lód podbiegunowy przedstawiał się tak samo, jak w ubiegłym roku. Wysokość lotu wynosiła średnio 360 do 450 metrów; aż do 83 i 84 stopnia szerokości geograficznej spotykano często grupy białych niedźwiedzi i psów morskich. Dalej jednak nie zauważono ani śladu życia zwierzęcego lub roślinnego. Ciemny cień sterowca stał się jedynym elementem, biegnącym po lśniącej tafli lodu.

Nieco później „Norge" poszedł wyżej, by przelecieć nad gęstwiną mgły, zasłaniającej całkowicie widok pod sterowcem. W pobliżu bieguna ukazało się słońce. Biegun osiągnięto w dniu 12. maja o 1,30 w nocy. Dokładne obserwacje i pomiary słoneczne upewniły lotników, że znajdują się nad samym biegunem. „Norge" zniżył lot na 90 metrów, jednakowoż pokrywa lodowa nie różniła się tu niczem od dotychczasowych martwych lśniących pól. Jedynie kilka przerąb i ani śladu życia... Dokąd wzrok sięgał — nic, tylko błyszcząca bezkresna przestrzeń falistego lodu w świetle słońca o północnej godzinie. Wówczas to zrzucono flagi: Amundsen rzucił norweską, Nobile włoską, a Ellsworth gwiaździstą Stanów Zjednoczonych. Drzewca utkwiły w lodzie.

Okrążywszy biegun, skierował się „Norge" z najwyższą szybkością ku południowi. Teraz trzeba było przebyć największą z niezdobytych dotąd na świecie krainę, rozciągającą się na przestrzeni 2.400 kilometrów. Tak zwany „biegun lodowy" ujrzano o godzinie 7 zrana. Był to olbrzymi chaos dziko porozrzucanych lodowych brył. Zrozumiano naówczas, że strefę tę zdobyć można było jedynie drogą powietrzną.

Sytuacja stała się teraz krytyczną. Jak dotąd, lot odbywał się bez żadnych przeszkód: wiadomości o pogodzie i depesze prasowe wychodziły i nadchodziły regularnie, wszystkie aparaty funkcjonowały bez zarzutu. Przesłona mgły, w którą „Norge" obecnie wpłynął, towarzyszyła sterowcowi aż do chwili lądowania w Teller. Wyładowania elektryczności i zerwanie się anteny uniemożliwiły porozumiewanie się ze stacjami w Alasce i Stavanger. Wszelkie zachody, by usunąć lód z aparatu, były bezcelowe. W chwilach, gdy rozstępowała się pod sterowcem mgła, stwierdzono, że lot odbywa się nadal nad pokrywą lodową. Sytuacja taka trwała do wieczora: wówczas zaś dostał się „Norge" w rozpętaną zamieć, ponad którą z trudem wypłynął, gdyż cały sterowiec pokrył się skorupą lodu. Silne uderzenia sopli lodowych zdawały się zmuszać do przymusowego lądowania na środku morza lodu. W tych krytycznych momentach pies rzucał się jak wściekły; skakał i wył, i, podwinąwszy pod siebie ogon, zdawał się prosić, by go wypuszczono z kabiny. Szybkość lotu zmniejszono w celu dokonania reperacyj licznych otworów. Jeden z silników zatrzymano i oczyszczono śmigło z lodowej powłoki.

Tęsknota za lądem rosła. Rankiem 13. maja, gdy przerąby w lodzie zaczęły się mnożyć, co wróżyło bliskość ziemi, pierwszy Riisen Larsen zawołał: „Ląd"! Ujrzano czarną wydłużoną linję, a w godzinę później „Norge" przeleciał granicę ziemi. Przestrzeń przebytą, niezdatną do lądowania, obliczają uczęstnicy ekspedycji na 100.000 mil kwadratowych. Lecz jeszcze teraz nie mógł „Norge" lądować. Z powodu nagromadzenia lodu na ścianach sterowca został on wytrącony z równowagi. Musiano przeto przenosić z miejsca na miejsce rezerwoary z benzyną, kilku zaś ludzi z załogi ustawiono na tyle sterowca. Pokrywa lodowa, którą zrzucił z siebie „Norge" w Teller, ważyła jedną tonnę.

Nad Alaską dążył sterowiec pustynią od Point Barrow do Wainwright. By zapobiec możliwości rozbicia się, zniżono lot jak tylko można było najbardziej. Omdal opowiadał, że widział kilku mieszkańców Wainwright, wybiegających z domów i chat, i przyglądających się sterowcowi. Również i Eskimosi wyszli z chat, a psy ich, usłyszawszy huk motorów, rozbiegły się na wszystkie strony i uciekały tak długo, aż znikły na horyzoncie.

Nad cieśniną Beringa mgła stawała się coraz to gęstszą, co niesłychanie utrudniało lot. Wichr dął szalony. Gdy nagle przełapano depesze, wysyłane przez radjostację w Nome. Dzięki temu mogli teraz lotnicy nasi wytknąć właściwy kierunek lotu.

13. maja po południu dostrzeżono lodem pokrytą lagunę ze wsią eskimoską Teller. Był to doskonały teren do lądowania. Załoga zbyt się wyczerpała 70-godzinnym lotem bez snu, by mogła lot przedłużyć. Wylądowano przy pomocy mieszkańców Teller bez defektu. Wichr nie ustawał. Podczas ostatnich godzin lotu temperatura opadła tak dalece, że w termosach zamarzły napoje, a chleb stał się twardy, jak kamień. Odżywiano się jedynie czekoladą. Pierwszą ciepłą strawę spożyła załoga sterowca w Teller.

Oto epopea lotu sterowca „Norge". Chwałą okryły się nazwiska Amundsena, Nobile, Ellswortha i wszystkich uczestników ekspedycji. Norwegja, Włochy i Stany Zjednoczone tryumfują.

Jednak myśli o dalszych wyprawach nad biegun nie zaniechano. Bohaterski pułkownik Byrd, pierwszy zdobywca bieguna północnego, który swego szalonego lotu dokonał na płatowcu typu Fokkera, również na laurach nie spoczął. Według ostatnich wiadomości zamierza on powtórzyć swój eksperyment nad biegunem południowym, zdobytym w swoim czasie przez Amundsena żmudną drogą pieszą.

Lotnictwo wyszło już z okresu niemożliwości. Odniosło ono zwycięstwo nad światem!

# Wyższa Szkoła Wojenna w hangarach LOPP.

W dniu 8. lipca rb. 3. pułk lotniczy oraz fabryka „Samolot" w Ławicy gościły u siebie Wyższą Szkołę Wojenną z p. gen. dyw. Dzierżanowskim i dyrektorem nauk, pułkownikiem francuskim p. Faury, na czele. Po zwiedzeniu przez gości lotniska i Wytworni „Samolot" gospodarze podejmowali przybyłych w nowym wielkim hangarze, wzniesionym ze składek na lotnictwo, uzbieranych przez poszczególne powiaty Wielkopolski. Hangar ten jest nowym dowodem ofiarności społeczeństwa i jego zrozumienia dla potrzeb naszego lotnictwa.

Za stołami, ustawionymi w hangarze w podkowę, ustawiono dwa płatowce: francuski - myśliwski „Spad" oraz polski „Sp I", konstrukcji dyrektora fabryki „Samolot", p. inż. Tułacza, członka Zarządu Komitetu Wojewódzkiego LOPP.

Gospodarzami przy stole byli pp. płk. Szt. Gen. Abżołtowski, dowódca 3. p. lotn. (wiceprezes Zarządu Komitetu Wojewódzkiego LOPP) i inż. Tułacz.

Notujemy tu wygłoszone przez p. płk. Abżołtowskiego przemówienie:

„Szczęśliwy jestem, że mogę powitać w imieniu 3 pułku lotniczego i swoim moich byłych profesorów oraz wychowanków Wyższej Szkoły Wojennej, z której sam wyszedłem. Szczęśliwy jestem, że mogę to zrobić w Poznaniu, gdzie idea lotnicza została głęboko zrozumianą przez ogół społeczeństwa.

Panowie mieli możność zauważyć ogromny wysiłek grona inicjatorów fabryki „Samolot", wśród nas obecnych. Panowie również mogą skonstatować ogrom szczerej ofiarności społeczeństwa. Hangary te, mają zaszczyt poraz pierwszy przyjmować tak dostojnych gości, zbudowane bowiem są z skromnych składek uzbieranych wśród społeczeństwa, w którem dla tak doniosłego celu i arystokrata i zwykły robotnik stanęli obok siebie.

Wyższa Szkoła Wojenna, słuchaczami której mają zaszczyt być Panowie, daje Panom duże przygotowanie w dziedzinie taktycznego użycia lotnictwa. Tu w Poznaniu, gdzie skoordynowane są wysiłki tak społeczeństwa jak i wojska, chciałem dać Panom możność bliższego zaznajomienia się z dziedziną techniczną, organizacyjną i administracyjną, stanowiącą ogromny i nieuniknione aparat w broni lotniczej. Chciałbym, by Panowie, po przejrzeniu szeregu tych działów, zrozumieli, jak odrębnym rodzajem broni jest lotnictwo, jak trudno jest stosować wspólne szablony organizacyjne i techniczne z innemi broniami.

Proszę przeto, by Panowie, gdy znajdą się na różnych kierowniczych stanowiskach w armji, zechcieli sobie przypomnieć tę zasadę. W imieniu swoim i pułku wnoszę okrzyk: „niech żyje Wyższa Szkoła Wojenna, jej profesorowie i słuchacze".

W hangarach L. O. P. P. gościła Wyższa Szkoła Wojenna.

Jest to symbol współpracy Ligi Obrony Powietrznej Państwa z naszą armją, ostoją bezpieczeństwa kraju.

---

# Z żałobnej karty.

W dniu 12. lipca 1926 r. zginął śmiercią lotników pod Lidą

ś. † p.

## Adam Zaleski

**Pułkownik-pilot**

**B. Szef Lotnictwa przy Naczelnem Dowództwie, b. Zastępca Dowódcy 2. pułku lotniczego, Zastępca Dowódcy 11. pułku lotniczego.**

**Był chlubą lotnictwa polskiego. Cześć Jego pamięci!**

# Z lotu ptaka.

POLSKA.

Dowiadujemy się, że Państwowa Szkoła Techniczna z Wydziałem Lotniczym i Samochodowym w Warszawie, ul. Kopernika nr. 28. kształci techników warsztatowców dla przemysłu lotniczego i samochodowego oraz dla przedsiębiorstw lotniczych i samochodowych. Warunkiem przyjęcia na I kurs jest wiek ukończonych lat 17 oraz 4 klasy szkoły średniej (wzgl. 7 klas szkoły powszechnej). Kurs nauki ma trwać 4 lata. Bursy przy szkole niema. Do podań o przyjęcie należy dołączyć: świadectwo szkolne, 2 własnoręcznie przez kandydata podpisane fotografje, krótki życiorys i 5.— zł opłaty egzaminacyjnej. Dyrekcji szkoły przyjmuje podania do dnia 22. sierpnia włącznie. Kandydaci składają egzamin z następujących przedmiotów: ustny i piśmienny z języka polskiego, arytmetyki, algebry i geometrji.

ANGLJA.

Demonstracja lotnicza. W dniu 3. lipca rb. w Hemdon miała miejsce demonstracja lotnicza, w której udział wzięło 168 płatowców wojskowych. Dzięki pięknej pogodzie przybyło około 100 000 widzów Ewolucje płatowców obserwowali z loży: królewska para angielska, królestwo włoscy, były król grecki oraz syn mikada japońskiego.

CZECHOSŁOWACJA.

Belgja zakupiła w Czechosłowacji licencję na czeski płatowiec „Avia BH—21", konstrukcji inż. Benesza i inż. Hajna. Prasa czeska uważa fakt ten za najwyższe uznanie dla lotnictwa swego kraju, gdyż dotąd Belgja kupowała płatowce we Francji i w Anglji. Kiedy Polska doczeka się takiego zaszczytu? Zależy to częściowo od Członków LOPP.

FRANCJA.

Rajd Nowy Jork—Paryż. Dobiegają końca prace nad montażem dwupłatowca konstrukcji rosyjskiego inż. Sikorskiego, na którym to samolocie mają odbyć rajd z Nowego Jorku do Paryża, znakomity pilot francuski René Fonck i kapitan Homer Berry, Amerykanin. Lot jest uzależniony od próbnego przelotu na przestrzeni 1000 klm., który ma się odbyć w najbliższym czasie.

W Châteauroux zdarzył się wypadek nadzwyczajny. Podczas lotów ćwiczebnych, na wysokości 1000 metrów, kapral Bertin atakował z dołu płatowiec, prowadzony przez st. sierżanta Chatillon. W pewnym momencie płatowiec kaprala Bertin górnem skrzydłem zaczepił się o dolny płat samolotu st. sierżanta Chatillon. Zdawało się, że katastrofa jest nieunikniona. Jednakowoż, ku zdumieniu widzów, po chwili obydwa płatowce normalnie wylądowały.

Rekord światowy. Lotnicy francuscy, kpt. Arachart i jego brat, pobili rekord światowy na odległość lotu bez lądowania. Przebyli oni w przeciągu 26 godzin 30 minut przestrzeń 4375 klm., przelatując z Paryża do miejscowości Basra w Persji. Poprzedni rekord, pobity w roku zeszłym przez tegoż Arachart'a i M. Lemaite'a, wynosił 3166 klm w przeciągu 25 godzin.

Kapitan Pelletier d'Oisy i inż. Carol szczęśliwie zakończył swój lot, lądując w dniu 18. czerwca rb. na lotnisku w Pekinie. Zaniechali oni myśli przelotu Pekin—Tokio. W ten sposób lotnicy francuscy dokonali wspaniałego wyczynu, przelatując w ciągu 8 dni przestrzeń 11 000 kilometrów. Oto ich marszruta: 11. VI. Paryż—Warszawa, 1525 klm. 12. VI. Warszawa—Moskwa, 1150 klm. 13. VI. Moskwa—Kurgan, 1890 klm. 14. VI. Kurgan—Krasnojarsk, 1750 klm, 15. VI. Krasnojarsk—Irkuck, 900 klm, 16. VI. Irkuck—Czita, 650 klm, 17. VI. Czita—Mukden, 1150 klm, 18. VI. Mukden—Pekin.

NIEMCY.

Inżynier niemiecki Rumpel rozpoczął budowę olbrzymiego samolotu, przeznaczonego na 150 pasażerów i 30 ludzi załogi. Płatowiec ten ma przebywać w ciągu 36 godzin przestrzeń między New Yorkiem i Hamburgiem, rozwijając średnią szybkość 110 klm na godzinę. Waga płatowca ma wynosić 115 ton. Kabiny pasażerskie znajdować się będą w przedniej i tylnej części samolotu, środek zajmą maszyny. Aparat zbudowany będzie z aluminjum i zastosowany będzie do wodowania. „Pragnę" — oświadczył Rumpel — „by przy pomocy mego aparatu zbudowany został most między Ameryką i Europą".

STANY ZJEDNOCZONE.

Wyścig płatowca z gołębiem. Na przestrzeni 50 mil angielskich odbył się niedawno wyścig płatowca z gołębiem pocztowym: kto prędzej doleci?! Acakolwiek gołąb leciał po linji prostej, jednakowoż przyszedł on do mety o 2 minuty później niż samolot.

Kapitan Davis zamierza dokonać przelotu przez Atlantyk. Chce on zrobić konkurencję asowi lotnictwa francuskiego kapitanowi Fonck.

SZWAJCARJA.

Znakomity pilot Mittelholzer w dniu 25. czerwca na płatowcu z obciążeniem 500 kilogramów ciężaru użytecznego, dokonał następujących rekordów szwajcarskich: 1) rekord czasu 14 godz. 43 m. 29 sek., 2) długości lotu: 2201 klm, 3) szybkości: średnio 162 klm na godzinę.

WŁOCHY.

De Pinedo, bohater lotu na przestrzeni 55 000 klm, ma obecnie wykonać rajd na przestrzeni 70 000 klm.

# Dział urzędowy.

### Inowacje administracyjne.

Nowy Komitet Wojewódzki wprowadził szereg ulepszeń w technice administracyjnej, niezbędnych ze względu na sprężyste funkcjonowanie tak olbrzymiej organizacji, jaką jest L. O. P. P. Dotyczy to przedewszystkiem sprawozdań Komitetów i Kół oraz ujęcia w ścisłą ewidencję członków Ligi, która da możność zarazem kontrolowania, czy członkowie uiszczają swe wkładki miesięczne.

Jedna z naszych bolączek organizacyjnych — brak legitymacji, — została już zlikwidowana. Każdy członek obowiązkowo otrzyma ozdobną legitymację imienną. Na pierwszej stronie należy wypisać Nr. według porządkowego spisu członków w każdem Kole i nazwisko właściciela, a na ostatniej stronie przynależność do Koła, oraz dane te uwierzytelnić podpisem i pieczęcią.

Legitymację wystawia się na okres dwóch lat i w odpowiednich rubrykach miesięcy wkleja się znaczki po 25 gr. lub 50 gr., które są pokwitowaniem z uiszczonej wypłaty. Legity-

macje te i wklejanie znaczków wchodzą w życie z dniem 1 sierpnia b. r.

Nr. legitymacji winien zgadzać się z „Imienną listą kontroli wpłaconych wkładek miesięcznych“. Listę tę prowadzi każde Koło dla siebie, wpisując według numerów porządkowych nazwiska swych członków wraz z podaniem ich adresów. Po wklejeniu znaczka do legitymacji należy w odpowiedniej rubryce miesiąca listy imiennej odnotować, iż członek wkładkę uiścił. W ten sposób otrzyma się nadzwyczaj dokładny i przejrzysty stan członków i kasy.

Listy imienne winny być ponumerowane, zszyte i zakazuje się w nich jakichkolwiek skrobań i wycierań, a w razie popełnienia błędu należy go przekreślić i napisać ponownie u góry, gdyż są to dowody kasowe. Należy je wypełniać dokładnie i prowadzić ścisłą ewidencję członków, gdyż na podstawie sprawozdań Komitet Wojewódzki będzie urządzał imprezy dla Kół miejscowych w postaci lotów propagandowych, odczytów, kina, nadsyłania wydawnictw i t. p.

Zarządy Kół i Komitetów Powiatowych nadeszlą do Komitetu Wojewódzkiego zapotrzebowanie odpowiedniej ilości legitymacji i poinformują swych członków, że legitymacja w razie nie uiszczenia składki traci swą ważność.

Na podstawie wyciągów list imiennych należy wypełnić odpowiednie rubryki „sprawozdania miesięcznego“, uwidoczniając ilość członków płacących 25 gr. i 50 gr. miesięcznych składek, oraz uzyskane za dany miesiąc sumy.

W dalszych rubrykach „sprawozdanie miesięczne“ obejmuje krótkie zestawienie działalności Koła, zapotrzebowania, uzyskane sumy ze sprzedaży znaczków, wydawnictw i z impres oraz ogólne zestawienie dochodów i rozchodów w ciągu sprawozdawczego miesiąca.

Sprawozdanie sporządza każde Koło w dwóch egzemplarzach i jeden wysyła do Komitetu Powiatowego, a drugi do Wojewódzkiego.

Komitet Wojewódzki L. O. P. P. postawił sobie za zadanie jak najszerszą współpracę z prowincją, która będzie możliwą tylko w wypadku dokładnego nadsyłania sprawozdań z Kół miejscowych.

**Znaczki L. O. P. P.**

Na zapotrzebowanie Komitetów Powiatowych i Kół miejscowych zostaną rozesłane znaczki L. O. P. P. Zostały wydane cztery rodzaje nalepek: 10 gr. barwy malinowej, 25 gr. — zielone, 50 gr. koloru lila i 5 zł. — fioletowe.

Znaczki à 25 i 50 gr. są przeznaczone do wklejania do legitymacji, 10 gr. jako nalepki na rachunki i listy, jako dowód naszej ofiarności społecznej na budowę potężnej floty powietrznej. Komitety i Koła rozwiną energiczną propagandę sprzedaży tych znaczków w szkołach, w restauracjach, podczas uroczystości i obchodów.

Znaczki te są pokwitowaniem spełnionego wobec ojczyzny obowiązku.

# Wydawnictwa.

Świeżo opuściły prasę drukarską sensacyjne opowieści lotnicze pod tytułem **„Ostatni Lot Klin-Bema“**. Książka ta wyszła z pod pióra p. St. M. Grabowskiego, który ma za sobą aczkolwiek nie duży, ale piękny dorobek literacki, oraz współpracownika L. O. P. P. p. mjr. Szczudłowskiego.

Książka zawiera 155 stron druku i należy do cyklu utworów, które się czyta jednym tchem. Na całość składa się szereg pięknych nowelek, zaczerpniętych z życia lotniczego, poczynając od fantazji, po przez tragedję wojny aż do zagadnień teraźniejszości. Znajdzie tam czytelnik górne i chmurne przeżycia żeglarzy powietrznych i pełne humoru wydarzenia.

Książka ta niebawem ukaże się na półkach księgarskich i w kioskach „Ruchu“. Każdy, kogo stać na [illegible] tę książkę nabyć i jak najszerzej ją propagować wśród przyjaciół, krewnych i znajomych.

**Jak można latać bez silnika.**

Pod powyższym tytułem została wydana broszurka p. inż. Czerwińskiego, nakładem Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Kowlu. Całość jest zestawiona ciekawie i potraktowana jako krótki podręcznik dla zajmujących się zagadnieniem lotów ślizgowych.

Na tem polu u nas za mało się robi, a stanowczo za mało się pisze. Broszurka powinna stać się impulsem w tym kierunku. Jej wadą jest, iż strona matematyczna nie została spopularyzowaną.

O. Tuskiewicz.

# Poczta.

Zgodnie z zapowiedzią, daną w numerze 11—12 naszych „Wiadomości LOPP“, otwieramy dzisiaj nowy dział p. n. „Poczta“, który odtąd służyć będzie do rozmów z Czytelnikami. Na tych łamach udzielać będziemy odpowiedzi Czytelnikom.

**P. L. w Inowrocławiu.** O terminie rozpoczęcia nowego kursu w Cywilnej Szkole Pilotów w Ławicy powiadomimy. Obecnie zakończamy kurs pierwszy.

**Pilot z Gniezna.** Gentlemański kurs pilotażu, analogiczny do kursów kierowców samochodowych, niestety jeszcze u nas nie istnieje.

**Młody Konstruktor z Poznania.** Zapytuje Pan, kiedy wreszcie odbędzie się w Polsce konkurs awjonetek? Otóż w tym roku w Poznaniu. Wiadomość o tem podana zostanie do prasy.

Redakcja i Administracja: Poznań, Komitet Woj. L. O. P. P. Wały Zygmunta, Dyrekcja Kolei Państwowych, pokój 52, tel. 29-69
Godziny urzędowe: 10—14, 17-19.

Czcionkami Drukarni Robotników Chrześcijańskich T. A. w Poznaniu, św. Marcin 59.